

I DISCHI VOLANTI DALLA LEGGENDA ALLA STORIA

Dalle V1 e V2 alle recentissime apparizioni più breve il passo che da Marte alla Terra

Dopo il fantastico episodio accaduto a Città del Messico gli interrogativi non si rivolgono agli astronomi ma ai generali

3.

Il 12 marzo la stampa e le stazioni radio di tutto il mondo (RAI compresa) diffondevano una notizia sensazionale diramata da un'agenzia statunitense: un disco volante era precipitato sul territorio messicano, forse nel corso di un tentativo di atterraggio, a pochi chilometri dalla capitale. Dal rottami era stato estratto il cadavere del pilota: un piccolo essere alto 57 centimetri, dotato di una testa sproporzionalmente grande rispetto al resto del corpo. I resti del disco, benché contorti e irrimediabilmente danneggiati, avevano permesso di ricostruire in un disegno, sia pure approssimativo, lo strano veicolo interplanetario. Seguiva una descrizione, in verità alquanto generica, del disco stesso. Tale descrizione ricalcava, grosso modo, quella che era già stata formulata in sede di ipotesi dai tecnici e dalla stampa.

Come notizia era senz'altro la più sensazionale di quelle che fossero mai state divulgate da quando le cronache hanno preso il posto delle leggende. In quanto ad attendibilità, essa era esattamente equidistante dal ridicolo e dalla più straordinaria realtà. Tutto stava a vedere in qual senso gli ulteriori particolari avrebbero fatto pendere il piatto della bilancia. Si trattava soltanto di aver pazienza per altre ventiquattrore e forse anche meno. Invece passarono un intero giorno e un'intera notte

senza che accadesse niente. Non solo nessun altro disco dimostrò velleità di atterraggio, ma addirittura non si parlò neanche più del primo. Ci fu sì qualcuno a sostenere — quasi in forma ufficiale — che le autorità messicane avevano sequestrato l'omettino dalla testa colossale per imbalsamarlo in gran segreto, ma era un tentativo addirittura puerile di mantenere intatte una curiosità e un'attenzione che tanto bene si prestavano ad « assorbire » le più fantasiose inchieste giornalistiche.

Il fatto di Città del Messico fu dunque relegato tra i canardi giornalistici, in buona compagnia del mostro di Loch Ness e delle vittorie di Kat-sack. Tuttavia, in capo a pochi giorni, ci si accorse che una certa funzione l'aveva avuta anche quel « colpo ». Esso aveva agito come un idrante sul fald degli entusiasmi extraterreni. Insomma, parafrasando London, si disse che era giunto il richiamo della terra.

Non era il caso di ritornare indietro fino ai palloni sonda e alle meteoriti, dopo il no della scienza, ma non era neanche il caso di continuare a navigare negli spazi di una problematica, anche se non impossibile, ipotesi interplanetaria. C'era una via di mezzo: Essa giunge sì, ad un certo punto, nelle zone stratosferiche, ma non proveniente da altri mondi, bensì alzandosi dalla terra. Tale strada è la traiettoria della V1 e della V2.

Da uno di questi ordigni al disco volante corre forse ancora molta strada, ma chi può dire qual tratto di essa sia già stato coperto?

Lasciati gli astronomi al loro giusto scetticismo, l'opinione pubblica si rivolge agli esperti militari. E imparò molte cose, pur da principio, quelle che

dischi. Nel 1943, la nuova arma era pronta. La chiamarono V1. Da essa derivò poi la V2. La gittata di questi ordigni non ha mai superato gli 800 chilometri, mentre al culmine della loro traiettoria essi volano a 60 chilometri da terra.

Ma da essi cosa è stato derivato, sia nell'URSS che negli Stati Uniti? Abbiamo informazioni di valore generico, come quella secondo la quale la primitiva miscela combustibile è stata sostituita da acqua ossigenata ad alta concentrazione, ma abbiamo anche notizie più precise e, naturalmente, più impressionanti. Chi sa che esistesse la JB4? Eppure è proprio a cavalcioni di questo ordigno che possiamo spingerci un po' oltre sulla strada aperta dalle V1 e dalle V2. La JB4 è mossa da un turbo-reattore e viene lanciata non più da piste terrestri, ma da un aereo da bombardamento — così che la sua autonomia si è notevolmente allungata — dopo che i suoi timoni sono stati regolati in modo da indirizzarla nella direzione voluta. Già dalla JB4, saltiamo su di una JB1, se vogliamo percorrere altra strada verso una probabile soluzione del problema dei dischi volanti. Questa JB1 è anch'essa a reazione. Ha una strana forma triangolare, ad « ala volante ». « Una volta lanciata dal bombardiere non è schiava dell'inclinazione preventivamente data ai suoi timoni perché essi possono essere comandati a distanza per mezzo della radio. La JB1 può così abbassarsi, alzarsi, piegare a destra o a sini-

stra. Noi, poco prima che essa esaurisca la sua limitata autonomia, la indirizzeremo verso una JB3. Con questo veicolo, oltre che percorrere altra strada abbiamo la sensazione di avvicinarci di molto ai dischi volanti.

Gli innumerevoli avvistamenti segnalati fin qui, sono finiti tutti in un unico calderone, sia per quanto si riferisce alla serietà dei controlli che per quanto si riferisce alle caratteristiche degli strani oggetti, ma, purtroppo non abbiamo dimenticato che qualcuno disse di essere pronto a giurare sulla forma « a pera ». Ebbene la JB3 ha proprio la forma di un'enorme pera munita di alette direzionali dalla parte del gambo. Essa si muove sotto la spinta di un motore a reazione e viene lanciata e radiocomandata da un aeroplano.

Altro balzo, questa volta con le GB4 e le VB19. Mossi da un motore a reazione, questi ordigni dispongono di una piccola stazione televisiva trasmittente. Essi pertanto « vedono » il percorso e ne ritrasmettono il panorama alla base. Questo particolare — che spiegherebbe molte caratteristiche attribuite ai dischi volanti — unito al fatto che di queste GB4 e VB19 non si conoscono né l'autonomia né la forma né, tanto meno, la velocità, favorisce l'ipotesi che far la loro conoscenza voglia dire essere introdotti, se non proprio nel covo del disco volante, almeno in quello di suoi parenti molto stretti. Tanto più che proprio le GB4 e le VB19 hanno dato l'avvio alla progettazione di « razzi giganti » che anche nell'ultima e più caratteristica « stranezza » rispecchiano i dischi volanti. La traiettoria degli ordigni progettati sarebbe lunghissima e tale enorme aumento

bili. Infatti il moto verticale, sia dall'alto al basso che viceversa, è molto meno percepibile del moto orizzontale.

Si dirà che gli esperimenti eseguiti con questi ordigni (specie quando si cercò di far loro assumere una forma circolare e non più allungata) non furono certo positivi specie per quanto si riferisce all'autonomia. E' vero, ma è vero per quanto si riferisce agli esperimenti di cui si è a conoscenza. Anche il primo aeroplano fece un balzo di soli pochi metri, ma di lì a poco tempo De Lambert conduceva un aereo fondamentalmente simile a compiere ampi giri attorno alla torre Eiffel. E non molto dopo Lindberg conduceva un aeroplano a superare l'oceano.

Perché la JB3 o qualche sua parente non dovrebbe aver trovato i suoi De Lambert ed i suoi Lindberg?

CARLO GRAFFIGNA

più breve il passo che da Marte alla Terra

Dopo il fantastico episodio accaduto a Città del Messico gli interrogativi non si rivolgono agli astronomi ma ai generali

3.

Il 12 marzo la stampa e le stazioni radio di tutto il mondo (RAI compresa) diffondevano una notizia sensazionale: un disco volante era precipitato sul territorio messicano, forse nel corso di un tentativo di atterraggio, a pochi chilometri dalla capitale. Dal rottami era stato estratto il cadavere del pilota: un piccolo essere alto 57 centimetri, dotato di una testa smisuratamente grande rispetto al resto del corpo. I resti del disco, benché contorti e irrimediabilmente danneggiati, avevano permesso di ricostruire in un disegno, sia pure approssimativo, lo strano veicolo interplanetario. Seguiva una descrizione, in verità alquanto generica, del disco stesso. Tale descrizione ricalcava, grosso modo, quella che era già stata formulata in sede di ipotesi dai tecnici e dalla stampa.

Come notizia era senz'altro la più sensazionale di quelle che fossero mai state divulgate da quando le cronache hanno preso il posto delle leggende. In quanto ad attendibilità, essa era esattamente equidistante dal ridicolo e dalla più straordinaria realtà. Tutto stava a vedere in qual senso gli ulteriori particolari avrebbero fatto pendere il piatto della bilancia. Si trattava soltanto di aver pazienza per altre ventiquattrore e forse anche meno. Invece passarono un intero giorno e un'intera notte

senza che accadesse niente. Non solo nessun altro disco dimostrò velleità di atterraggio, ma addirittura non si parlò neanche più del primo. Ci fu sì qualcuno a sostenere — quasi in forma ufficiale — che le autorità messicane avevano sequestrato l'omettino dalla testa colossale per imbalsamarlo in gran segreto, ma era un tentativo addirittura puerile di mantenere intatte una curiosità e un'attenzione che tanto bene si prestavano ad «assorbire» le più fantasiose inchieste giornalistiche.

Il fatto di Città del Messico fu dunque relegato tra i canardi giornalistici, in buona compagnia del mostro di Loch Ness e delle vittorie di Kat-seck. Tuttavia, in capo a pochi giorni, ci si accorse che una certa funzione l'aveva avuta anche quel «colpo». Esso aveva agito come un idrante sul fald degli entusiasmi extraterreni. Insomma, parafasando London, si disse che era giunto il richiamo della terra.

Non era il caso di ritornare indietro fino ai palloni sonda e alle meteoriti, dopo il no della scienza, ma non era neanche il caso di continuare a navigare negli spazi di una problematica, anche se non impossibile, ipotesi interplanetaria. C'era una via di mezzo: Essa giunge sì, ad un certo punto, nelle zone stratosferiche, ma non proveniente da altri mondi, bensì alzandosi dalla terra. Tale strada è la traiettoria della VI e della V2.

Da uno di questi ordigni al disco volante corre forse ancora molta strada, ma chi può dire qual tratto di essa sia già stato coperto?

Lasciati gli astronomi al loro giusto scetticismo, l'opinione pubblica si rivolse agli esperti militari. E imparò molte cose, purtroppo. Da principio quelle che appartengono alla storia passata: l'idea di un razzo bellico a combustibile liquido, anziché a polvere pirica, fu formulata per la prima volta dal russo Ziolkovski nel 1918. Dovevano tuttavia passare molti anni perché la teoria fosse ripresa. Nel 1933 i tedeschi sperimentarono un razzo ad idrogeno e benzina che però non diede risultati molto positivi. Altri anni di studio trascorsero, durante i quali il progetto iniziale subì ben 65 mila mo-

difiche. Nel 1943, la nuova arma era pronta. La chiamarono V1. Da essa derivò poi la V2. La gittata di questi ordigni non ha mai superato gli 800 chilometri, mentre al culmine della loro traiettoria essi volano a 60 chilometri da terra.

Ma da essi cosa è stato derivato, sia nell'URSS che negli Stati Uniti? Abbiamo informazioni di valore generico, come quella secondo la quale la primitiva miscela combustibile è stata sostituita da acqua ossigenata ad alta concentrazione, ma abbiamo anche notizie più precise e, naturalmente, più impressionanti. Chi è che esistesse la JB4? Eppure è proprio a cavalcioni di questo ordigno che possiamo spingerci un po' oltre sulla strada aperta dalle VI e dalle V2. La JB4 è mossa da un turbo-reattore e viene lanciata non più da piste terrestri, ma da un aereo da bombardamento — così che la sua autonomia si è notevolmente allungata — dopo che i suoi timoni sono stati regolati in modo da indirizzarla nella direzione voluta. Già dalla JB4, saltiamo su di una JB1, se vogliamo percorrere altra strada verso una probabile soluzione del problema dei dischi volanti. Questa JB1 è anch'essa a reazione. Ha una strana forma triangolare, ad «ala volante». «Una volta lanciata dal bombardiere non è schiava dell'inclinazione preventivamente data ai suoi timoni perché essi possono essere comandati a distanza per mezzo della radio. La JB1 può così abbassarsi, alzarsi, piegare a destra o a sini-

stra. Noi, poco prima che essa esaurisca la sua limitata autonomia, la indirizzeremo verso una JB3. Con questo veicolo, oltre che percorrere altra strada abbiamo la sensazione di avvicinarci di molto ai dischi volanti.

Gli innumerevoli avvistamenti segnalati fin qui, sono finiti tutti in un unico calderone, sia per quanto si riferisce alla serietà dei controlli che per quanto si riferisce alle caratteristiche degli strani oggetti, ma, purtroppo non abbiamo dimenticato che qualcuno disse di essere pronto a giurare sulla forma «a pera». Ebbene la JB3 ha proprio la forma di un'enorme pera munita di alette direzionali dalla parte del gambo. Essa si muove sotto la spinta di un motore a reazione e viene lanciata e radiocomandata da un aeroplano.

Altro balzo, questa volta con le GB4 e le VB19. Mossi da un motore a reazione, questi ordigni dispongono di una piccola stazione televisiva trasmettente. Essi pertanto «vedono» il percorso e ne ritrasmettono il panorama alla base. Questo particolare — che spiegherebbe molte caratteristiche attribuite ai dischi volanti — è unito al fatto che di queste GB4 e VB19 non si conoscono né l'autonomia né la forma né, tanto meno, la velocità, favorisce l'ipotesi che far la loro conoscenza voglia dire essere introdotti, se non proprio nel covo del disco volante, almeno in quello di suoi parenti molto stretti. Tanto più che proprio le GB4 e le VB19 hanno dato l'avvio alla progettazione di «razzi giganti» che anche nell'ultima e più caratteristica «stranezza» rispecchiano i dischi volanti. La traiettoria degli ordigni progettati sarebbe lunghissima e tale enorme aumento di autonomia sarebbe dato da un volo nel corso del quale il mostro metallico uscirebbe dall'atmosfera per entrare nella stratosfera con una lunga successione di sbalzi. Non è pertanto da scartare l'ipotesi che i dischi avvistati da terra non siano altro che ordigni di questo tipo colti dagli occhi umani allo esaurimento di una parabola o all'inizio di un'altra tanto da sembrare, in qualche occasione, immo-

bili. Infatti il moto verticale, sia dall'alto al basso che viceversa, è molto meno percepibile del moto orizzontale.

Si dirà che gli esperimenti eseguiti con questi ordigni (specie quando si cercò di far loro assumere una forma circolare e non più allungata) non furono certo positivi specie per quanto si riferisce all'autonomia. E' vero, ma è vero per quanto si riferisce agli esperimenti di cui si è a conoscenza. Anche il primo aeroplano fece un balzo di soli pochi metri, ma di lì a poco tempo De Lambert conduceva un aereo fondamentalmente simile a compiere ampi giri attorno alla torre Eiffel. E non molto dopo Lindberg conduceva un aeroplano a superare l'oceano.

Perché la JB3 o qualche sua parente non dovrebbe aver trovato i suoi De Lambert ed i suoi Lindberg?

CARLO GRAFFIGNA

Augusti

15-6-54